

(19) 世界知的所有権機関
国際事務局(43) 国際公開日
2006年1月12日 (12.01.2006)

PCT

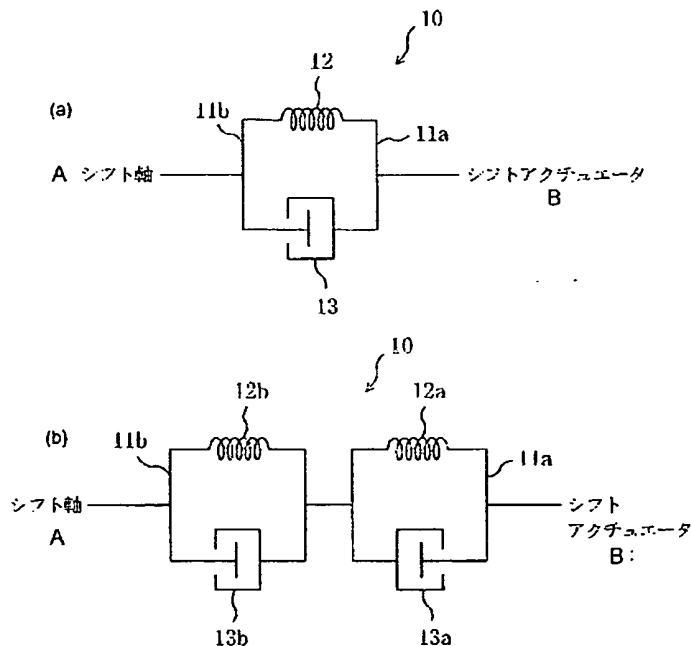
(10) 国際公開番号
WO 2006/003878 A1

- (51) 国際特許分類⁷: F16H 63/18, 61/28
- (21) 国際出願番号: PCT/JP2005/011803
- (22) 国際出願日: 2005年6月28日 (28.06.2005)
- (25) 国際出願の言語: 日本語
- (26) 国際公開の言語: 日本語
- (30) 優先権データ:
特願2004-195632 2004年7月1日 (01.07.2004) JP
- (71) 出願人 (米国を除く全ての指定国について): ヤマハ発動機株式会社 (YAMAHA HATSUDOKI KABUSHIKI KAISHA) [JP/JP]; 〒4388501 静岡県磐田市新貝2500番地 Shizuoka (JP).
- (72) 発明者; および
- (75) 発明者/出願人 (米国についてのみ): 小杉 誠 (KO-SUGI, Makoto) [JP/JP]; 〒4388501 静岡県磐田市新貝2500番地 ヤマハ発動機株式会社内 Shizuoka (JP).
- (54) 代理人: 手島勝 (TESHIMA, Masaru); 〒5300047 大阪府大阪市北区西天満5丁目9番11号ヤスダエC西天満ビル6階 Osaka (JP).
- (81) 指定国 (表示のない限り、全ての種類の国内保護が可能): AE, AG, AL, AM, AT, AU, AZ, BA, BB, BG, BR, BW, BY, BZ, CA, CH, CN, CO, CR, CU, CZ, DE, DK, DM, DZ, EC, EE, EG, ES, FI, GB, GD, GE, GH, GM, HR, HU, ID, IL, IN, IS, JP, KE, KG, KM, KP, KR, KZ, LC, LK, LR, LS, LT, LU, LV, MA, MD, MG, MK, MN, MW, MX, MZ, NA, NG, NI, NO, NZ, OM, PG, PH, PL, PT, RO, RU, SC, SD, SE, SG, SK, SL, SM, SY, TJ, TM, TN, TR, TT, TZ, UA, UG, US, UZ, VC, VN, YU, ZA, ZM, ZW.
- (84) 指定国 (表示のない限り、全ての種類の広域保護が可能): ARIPO (BW, GH, GM, KE, LS, MW, MZ, NA, SD, SL, SZ, TZ, UG, ZM, ZW), ユーラシア (AM, AZ, BY, KG, KZ, MD, RU, TJ, TM), ヨーロッパ (AT, BE,

[続葉有]

(54) Title: SHIFT CONTROL DEVICE FOR SADDLE-RIDING-TYPE VEHICLE, AND SADDLE-RIDING-TYPE VEHICLE

(54) 発明の名称: 鞍乗型車両のシフト制御装置および鞍乗型車両

A SHIFT SHAFT
B SHIFT ACTUATOR

(57) Abstract: [PROBLEMS] A shift control device for a saddle-riding-type vehicle, where an existing structure can be used and which can be simply maintained. [MEANS FOR SOLVING PROBLEMS] A transmission mechanism (10) is provided between a shift actuator and a shift shaft. The transmission mechanism (10) has a first connection section (11a) and a second connection section (11b) connected with each other so as to be relatively movable, urging means (12) for urging the first and second connection sections (11a, 11b) to the neutral position, and a stopper mechanism (13) which, when the first and second connection sections (11a, 11b) relatively move from the neutral position against the urging force of the urging means (12), stops the relative movement. By the construction above, when the shift actuator is moved by a stroke of a predetermined amount, a dog is forcibly released with the first and second connection sections (11a, 11b) integrated together by the stopper mechanism (13), and the dog is engaged while the first and second connection sections (11a, 11b) relatively move against the urging force of the urging means (12). A shift change can be smoothly made.

[続葉有]



BG, CH, CY, CZ, DE, DK, EE, ES, FI, FR, GB, GR, HU,
IE, IS, IT, LT, LU, MC, NL, PL, PT, RO, SE, SI, SK, TR),
OAPI (BF, BJ, CF, CG, CI, CM, GA, GN, GQ, GW, ML,
MR, NE, SN, TD, TG).

2文字コード及び他の略語については、定期発行される
各PCTガゼットの巻頭に掲載されている「コードと略語
のガイダンスノート」を参照。

添付公開書類:

— 国際調査報告書

(57) 要約: 【課題】 既存の構造を利用できると共に、メンテナンスも簡単に行うことができる鞍乗型車両のシフト制御装置を提供することを目的とする。 【解決手段】 シフトアクチュエータとシフト軸の間に、互いに相対移動可能に連結された第1の連結部11a及び第2の連結部11bと、第1及び第2の連結部11a、11bを中立位置に付勢する付勢手段12と、第1又は第2の連結部11a、11bが、中立位置から付勢手段12の付勢力に抗して相対移動したとき、相対移動を停止させるストッパ機構13とを備えた伝動機構10を介在させることによって、シフトアクチュエータを所定量ストロークさせた際、ドッグの離脱は、ストッパ機構13により第1及び第2の連結部11a、11bが一体となって強制的に行なわれ、ドッグの係合は、第1又は第2の連結部11a、11bが、付勢手段12の付勢力に抗して相対移動する間に行なわれるので、スムーズなシフトチェンジを行なうことができる。